
Datum: 29.08.2014
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 9. Zivilsenat
Entscheidungsart: Grund- und Teilurteil
Aktenzeichen: 9 U 78/13
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2014:0829.9U78.13.00

Vorinstanz: Landgericht Münster, 016 O 394/12
Schlagworte: Uferweg, Radfahrer, Verkehrssicherungspflicht, Sichtfahrgebot
Normen: § 823 BGB
Leitsätze:

1.

Das Vorhandensein einer 5 cm hohen, in Fahrtrichtung 45° schräg verlaufenden Asphaltkante auf einem für den Radfahrverkehr freigegebenen unbeleuchteten Uferweg stellt eine abhilfebedürftige Gefahrenstelle dar.

2.

Die Nichtbeachtung des Sichtfahrgebots durch den Radfahrer rechtfertigt in einem solchen Fall einen Eigenverschuldens- bzw. Mitverschuldensanteil von 50 %.

Tenor:

Auf die Berufung des Klägers wird das am 06.03.2013 verkündete Urteil des Einzelrichters der 16. Zivilkammer des Landgerichts Münster (16 O 394/12) unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Es wird festgestellt, dass der Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger den weiteren künftigen unfallbedingten materiellen Schaden aus Anlass des Unfallgeschehens vom 03.04.2012 auf dem Radweg am Dortmund/Ems-Kanal zu 50 % und den zukünftigen, nicht

vorhersehbaren immateriellen Schaden unter Berücksichtigung eines Eigenverschuldens in Höhe von 50 % zu ersetzen, soweit die Ansprüche nicht auf Sozialversicherungsträger oder sonstige Dritte übergegangen sind oder übergehen.

Im Übrigen ist die Klage unter Berücksichtigung eines klägerischen Mitverschuldens in Höhe von 50 % dem Grunde nach gerechtfertigt.

Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Wegen der Entscheidung zur Höhe wird der Rechtsstreit an das Landgericht Münster zurückverwiesen, das auch über die Kosten des Berufungsverfahrens zu entscheiden haben wird.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Gründe:

1

I.

2

Der Kläger verlangt von dem Beklagten Ersatz seines materiellen und immateriellen Schadens und begehrt Feststellung der Ersatzpflicht für Zukunftsschäden anlässlich eines Fahrradunfalls vom 03.04.2012 gegen 20:45 h auf dem unbeleuchteten Uferweg des Dortmund - Ems Kanals in N. Der Kläger hat behauptet, in Höhe des Bootshauses des beklagten Vereins an einer 5 cm hohen, schräg verlaufenden Abbruchkante des an dieser Stelle aus Beton bestehenden Bodenbelages mit dem Vorderrad abgerutscht und zu Fall gekommen zu sein. Durch das angefochtene Urteil, auf das gem. § 540 ZPO verwiesen wird, soweit sich aus dem Nachstehenden nichts anderes ergibt, hat das Landgericht nach der Vernehmung von Zeugen die Klage mit der Begründung abgewiesen, der beklagte Verein sei für den Uferweg im Bereich des Bootshauses nicht verkehrssicherungspflichtig. Zwar habe der Beklagte durch einen im Jahre 1984 mit der Bundesrepublik Deutschland geschlossenen Vertrag - ebenso wie zuvor im Jahre 1981 schon die Stadt N - die Verkehrssicherungspflicht übernommen. Gleichwohl hafte der Beklagte dem Kläger aber nicht. Denn die Nutzung des Uferweges durch Fußgänger und Radfahrer sei von der Stadt N eröffnet worden, so dass diese für die Verkehrssicherheit des Weges einzustehen habe und dieser Verpflichtung nach dem Ergebnis der durchgeführten Beweisaufnahme auch faktisch nachgekommen sei.

3

Gegen dieses Urteil richtet sich die Berufung des Klägers.

4

Die Begründung des Landgerichts, wonach der Beklagte nicht für den gefahrlosen Zustand des Weges einzustehen habe, sondern diese Verpflichtung allein der Stadt N obliege, vermöge nicht zu überzeugen. Übernahmen mehrere natürliche oder juristische Personen nebeneinander vertraglich die Verkehrssicherungspflicht gegenüber dem Wegeeigentümer, hafte jeder von ihnen für die ordnungsgemäße Erfüllung der übernommenen Pflicht. Übernahme im Innenverhältnis eine der Parteien diese Pflicht, entfalte diese Regelung keine Außenwirkung mit der Folge, dass der im Innenverhältnis Freigestellte weiterhin dem Dritten im Außenverhältnis hafte.

5

Der Kläger beantragt,

6

7

das angefochtene Urteil abzuändern und die Beklagte nach den Schlussanträgen erster Instanz zu verurteilen,	
hilfsweise,	8
das angefochtene Urteil aufzuheben und zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Landgericht zurückzuverweisen.	9
Der Beklagte beantragt,	10
die Berufung zurückzuweisen.	11
Der Senat hat den Kläger gem. § 141 ZPO persönlich angehört und Beweis erhoben durch Vernehmung des Zeugen C sowie durch Einholung eines lichttechnischen schriftlichen Gutachtens des Sachverständigen Prof. T. Insoweit wird auf den Berichterstattervermerk vom 15.11.2013 und das schriftliche Gutachten des Sachverständigen vom 28.05.2014 Bezug genommen.	12
II.	13
Die Berufung des Klägers hat in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Erfolg, im Hinblick auf das Schadensersatz- und Schmerzensgeldverlangen jedoch nur, soweit der Kläger mit seinem Hilfsantrag die Aufhebung des landgerichtlichen Urteils und die Zurückverweisung nach Erlass eines Teilurteils zum Grund begehrt.	14
Das Urteil des Landgerichts beruht auf einer Rechtsverletzung im Sinne von § 513 ZPO. Zu Unrecht hat das Landgericht einen Schadensersatz- und Schmerzensgeldanspruch des Klägers gegen den Beklagte gemäß §§ 823, 253 BGB abgelehnt.	15
A.	16
Der Beklagte ist neben der Stadt N Verkehrssicherungspflichtiger gem. § 823 BGB für die Instandhaltung des vor seinem Bootshaus gelegenen Bereichs des Uferweges des Dortmund - Ems Kanals.	17
1.	18
Die als Eigentümerin des Uferweges verkehrssicherungspflichtige Bundesrepublik Deutschland hat von der bestehenden Möglichkeit, die ihr obliegende Verkehrssicherungspflicht auf Dritte durch eindeutige vertragliche Regelung zu übertragen, Gebrauch gemacht, und die Verkehrssicherungspflicht im Jahre 1981 auf die Stadt N und im Jahre 1984 zusätzlich auf den Beklagten delegiert.	19
Die Verkehrssicherungspflicht für den hier interessierenden Bereich des Leinpfads unmittelbar vor dem Bootshaus des Beklagten ist nach der insoweit zutreffenden rechtlichen Bewertung des Landgerichts von der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Wasser- und Schifffahrtsamt, gleich bei zwei Gelegenheiten auf zwei unterschiedliche Rechtsträger delegiert worden. Zum einen hat die Bundesrepublik Deutschland die Verkehrssicherungspflicht für die in § 1 des Nutzungsvertrages mit der Stadt N v. 23.07/05.08.1981 genannten Uferstrecken durch § 3 des I. Nachtrags v. 07.11./19.12.1983 ausdrücklich auf die Stadt N übertragen. Zum anderen ist die Verkehrssicherungspflicht für den Bereich zwischen Bootshaus und Kanalufer ausweislich § 6 des Nutzungsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Beklagten v. 02.10/29.10.1984 auf	20

diesen delegiert worden. Gem. § 6 des Vertrages hat der Beklagte die Verkehrssicherungspflicht für den Bereich der überlassenen Nutzfläche übernommen. Nutzfläche i.S.d. § 6 des Vertrages ist, wie sich aus der zeichnerischen Anlage zu der Entgeltermittlung ergibt, auch der Uferweg. Die Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf mehrere nebeneinander verantwortliche Rechtsträger ist grundsätzlich möglich (vgl. Palandt – Sprau, BGB, 73. Aufl., § 823 Rn. 48).

Ist die Verkehrssicherungspflicht für den hier maßgeblichen Bereich danach sowohl auf die Stadt N, als auch den Beklagten übertragen worden, sind beide Rechtsträger im Ausgangspunkt für die Ordnungsgemäßheit des Uferweges im Bereich vor dem Bootshaus zuständig. 21

2. 22

Dass der Beklagte seinerseits die übernommene Verkehrssicherungspflicht auf die Stadt N übertragen hat, hat der Beklagte, auch nachdem dieser Punkt in der Sitzung vom 15.11.2013 mit den Beteiligten erörtert worden ist, nicht vorgetragen. Die Existenz einer schriftlichen oder mündlich getroffenen dahingehenden Vereinbarung ist von dem Beklagten nicht behauptet worden. Dies hätte auch nicht die vollständige Entlastung des Beklagten zur Folge gehabt, sondern reduzierte seine Verkehrssicherungspflicht auf die Ausübung einer Kontroll- und Überwachungspflicht. 23

Dass die Stadt N jedenfalls seit dem Jahre 1981 tatsächlich die zur Erfüllung der übernommenen Verkehrssicherungspflicht erforderlichen Maßnahmen ergriffen hat, befreit den Beklagten ebenfalls nicht von der übernommenen Verkehrssicherungspflicht. Zum einen rechtfertigt diese faktische Übernahme durch die Stadt N nicht den Schluss, dass die Stadt N und der Beklagte eine stillschweigende Übertragung der übernommenen Verkehrssicherungspflicht auf die Stadt N herbeigeführt haben. Eine entsprechende Behauptung ist seitens des Beklagten auch nicht aufgestellt worden. Zum anderen entlastete dies den Beklagten – wie bereits ausgeführt – nicht, sondern reduzierte die bestehenden Sicherungspflichten auf die sorgfältige Ausübung der Kontroll- und Überwachungspflichten. Dass der Beklagte sich jemals davon überzeugt hat, dass die Stadt N ihre Pflichten gewissenhaft erfüllt hat, hat der insoweit darlegungs- und beweispflichtige Beklagte nicht dargelegt. 24

3. 25

Der Zustand des Uferweges im Bereich vor dem Bootshaus stellte nach dem lichttechnischen Gutachten des Sachverständigen Prof. T jedenfalls bei Dunkelheit eine abhilfebedürftige Gefahrenstelle dar. 26

Die Abhilfebedürftigkeit ergibt sich dabei aus den nachstehenden Umständen: 27

Die zunächst aus gestampfter Erde bestehende Oberfläche des nicht beleuchteten und in diesem Bereich zur Wasserseite hin nicht abgesicherten Uferweges wechselt vor dem Bootshaus in einen Betonbelag. Dieser ist – wenn der Radfahrer den Übergang passiert hat - weiterhin für den geübten Radfahrer - wenn auch geringfügig uneben - gut befahrbar. Die anfangs der Betonfläche in Fahrtrichtung befindliche, in einem Winkel von 45 ° zur Fahrtrichtung vorhandene Abbruchkante mit einer Höhe von 5 cm kann allerdings einen Sturz eines Radfahrers herbeiführen, wenn das Vorderrad des Fahrrades in einem so ungünstigen Winkel auf die Abbruchkante trifft, dass das Vorderrad daran abgleitet, und hierdurch bedingt das Fahrrad instabil wird oder der Geradeauslauf unmöglich wird. Der Zustand der 28

Wegeoberfläche verlangt von dem Radfahrer daher an dieser Stelle ein besonderes Maß an Aufmerksamkeit. Dieses einzuhalten wird ihm bei Dunkelheit dadurch erschwert, dass der Weg nicht beleuchtet ist. Der Sachverständige Prof. T hat in seinem schriftlichen Gutachten überzeugend dargelegt, dass die Asphaltkante im Halogenscheinwerferlicht eines Fahrrades bei Annäherung zwar erkennbar ist, dies aber erst aus einer Entfernung von 10 Metern. Dass auch der Radfahrer entsprechend § 3 Abs. 1 S. 2 StVO seine Fahrgeschwindigkeit den Sichtverhältnissen anpassen muss, und bei Dunkelheit nur so schnell fahren darf, dass er die vor ihm liegende Strecke übersehen kann, um auf Unvorhergesehenes reagieren zu können, entlastet den Beklagten nicht. Denn erfahrungsgemäß halten sich Radfahrer nicht unbedingt an diese Vorgaben. Das aber ist wiederum nicht so außergewöhnlich, sodass der Beklagte dies in seine Überlegungen hätte einstellen und mit einem häufig zu beobachtenden Fehlverhalten hätte rechnen müssen (Senat U.v. 15.09.1998, 9 U 110/98 -, juris).

Die Aufmerksamkeit des Radfahrers wird zusätzlich durch die bevorstehende, frühzeitig erkennbare Doppelkurve (der Radweg verschwenkt erst nach links und anschließend nach rechts) in Anspruch genommen, so dass in Betracht zu ziehen ist, dass dieser sein Hauptaugenmerk auf die bevorstehende Kurvenfahrt und nicht auf den Untergrund richtet. Dies auch vor dem Hintergrund, dass der Radfahrer sich auf möglicherweise im Gegenverkehr auftauchende Radfahrer oder Fußgänger – ggfalls in Begleitung von Hunden – einstellen muss. 29

4. 30

Seiner Verkehrssicherungspflicht hat der Beklagte nicht dadurch genügt, dass im Verlauf des Weges durch ein von der Stadt N oder dem Wasserschiffahrtsamt errichtetes Schild darauf hingewiesen wird, dass die Benutzung des Weges auf eigene Gefahr erfolge. Unabhängig davon, dass die Benutzung des Weges durch die Stadt N gerade gewollt ist, ist dieser Hinweis in seiner Pauschalität angesichts des – soweit überschaubar - ansonsten guten Zustandes des Weges nicht geeignet, den Benutzer für die konkrete Gefahr im Bereich der Bootstreppe zu sensibilisieren und vor ihr zu warnen. 31

Der Beklagte hätte daher die Gefahrenstelle beseitigen, bzw. auf deren Beseitigung hinwirken müssen, zumindest aber in ausreichendem Abstand vor der Gefahrenstelle auf diese besonders hinweisen müssen. 32

5. 33

Zur Überzeugung des Senats steht nach der Anhörung des Klägers und der Vernehmung des Zeugen C mit der nach § 286 ZPO erforderlichen Gewissheit fest, dass der Kläger im Bereich der Asphaltkante vor dem Bootshaus des Beklagten zu Fall gekommen ist. Der Weg ist im Sturzbereich zwar etwas holprig, einzig die Abbruchkante ist aber mit einer schräg verlaufenden Abrisskante und einem Höhenversatz von 5 cm wirklich sturzträchtig. 34

6. 35

Zu Gunsten des Klägers greifen in diesem Fall die Grundsätze des Anscheinsbeweises in Bezug auf den Nachweis der Kausalität der feststehenden Pflichtverletzung für den erfolgten Sturz des Klägers ein. Nach ständiger Rechtsprechung liegt nach den Grundsätzen des Anscheinsbeweises der Schluss nahe, dass bei feststehender Pflichtverletzung die Gefahrenstelle Ursache des Sturzes war. (BGH NJW 2005, 2454). 36

7. 37

Der Beklagte hat in Bezug auf die unterlassene Verkehrssicherungspflicht schuldhaft gehandelt. Zwar liegen keine Angaben dazu vor, wann die abhilfebedürftige Gefahrenstelle entstanden ist, und wann und wie sich die Stadt N zuletzt davon überzeugt hat, dass das Befahren des Uferweges im Bereich des Bootshauses gefahrlos möglich ist. Bei Ansprüchen aus unerlaubter Handlung wird bei einer feststehenden Verletzung der äußeren Sorgfalt aber entweder die Verletzung der inneren Sorgfalt indiziert oder es spricht ein Anscheinsbeweis für die Verletzung der inneren Sorgfalt (BGH RuS 2012, 460). Ihn entlastende Umstände hat der Beklagte nicht vorgetragen.

8. 39

Den Kläger trifft allerdings ein Eigenverschulden bzw. ein Mitverschulden, das bei der Bemessung des Schmerzensgeldes sowie bei den übrigen Schadenspositionen als Quote gemäß § 254 BGB zu berücksichtigen ist.

Man kann dem Kläger nicht vorwerfen, den Weg überhaupt benutzt zu haben, nachdem seitens der Stadt N dieser Weg zur Benutzung freigegeben und Bestandteil eines überregionalen Radfernwanderweges ist. Die Benutzung des unbeleuchteten Weges erfordert vom Nutzer aber – insbesondere bei Dunkelheit – erhöhte Aufmerksamkeit und die Beachtung des Sichtfahrgebots.

Ausweislich des Ergebnisses des lichttechnischen Gutachtens des Sachverständigen Prof. T, das aus sich heraus verständlich ist, und gegen welches die Parteien keine Einwände erhoben haben, war die Gefahrenstelle mit der am Fahrrad des Klägers angebrachten Halogenbeleuchtung aus einer Entfernung von 10 m erkennbar. Der Kläger hätte daher aus einer Geschwindigkeit von 15 km/h vor der Gefahrenstelle noch anhalten können. Ein Ausweichen war aus einer Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h noch möglich. Ausgehend von der von dem Kläger angegebenen Fahrgeschwindigkeit von etwa 20 km/h hätte der Kläger bei Aufbietung der erforderlichen Aufmerksamkeit den Sturz vermeiden können.

Das Sichtfahrgebot erfüllt nur seinen Zweck, wenn der Radfahrer die vor ihm liegende Fahrstrecke stets aufmerksam beobachtet. Ist er von seiner Umgebung abgelenkt oder erfordert der befahrene Weg stete Aufmerksamkeit, etwa deswegen, weil er, wie hier, erstmals befahren wird, dann muss der Radfahrer dem dadurch Rechnung tragen, dass er seine Geschwindigkeit noch weiter reduziert. Der bei Einhaltung der Geschwindigkeit auf Sicht vorausschauende Blick nach vorn ermöglicht rechtzeitig das Erkennen der Gefahrenstelle aus 10 m Entfernung. Das erfordert keinen Tunnelblick auf die Gefahrenstelle, sondern erlaubt gleichzeitig die Wahrnehmung des Randgeschehens. Hat der Kläger sich an diese Vorgaben gehalten, dann ist die unterbliebene Reaktion auf die Asphaltkante der mangelnden Aufmerksamkeit des Klägers geschuldet.

9. 44

Das unfallursächliche Mitverschulden des Klägers ist der Verletzung der Verkehrssicherungspflichten durch den Beklagten gleichwertig. Hier ist ein Geschehensablauf eingetreten, dem das Sichtfahrgebot gerade entgegenwirken will. Demgegenüber ist die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht seitens der Beklagten, durch die die Gefahrenlage erst überhaupt geschaffen worden ist, von erheblichem Gewicht. Der Beklagte ist hinsichtlich der Kontrolle des Weges nicht eigeninitiativ tätig geworden, sondern hat, ohne entsprechende Anhaltspunkte zu haben, darauf vertraut, dass die Stadt N die erforderlichen Maßnahmen durchführt. Angesichts dessen hält es der Senat für angemessen, das Eigenverschulden bzw. Mitverschulden des Klägers mit 50 % zu bewerten, was der Senat durch Teilgrundurteil

gemäß § 304 Abs. 1 ZPO entschieden hat.

B.	46
Das Landgericht hat die Klage bereits dem Grunde nach abgewiesen. Zur Entscheidung über die Höhe der mit den Klageanträgen zu 1. bis 4. geltend gemachten Zahlungsansprüche ist der Rechtsstreit auch nicht entscheidungsreif und daher auf den Hilfsantrag des Klägers gemäß § 538 Abs. 2 Nr. 4 ZPO an das Landgericht zurückzuverweisen. Es fehlt zum einen noch an ergänzendem Sachvortrag des Klägers. Da der Beklagte bereits erstinstanzlich den Sachvortrag des Klägers zur Höhe des Schadens bestritten hat und weiterhin bestreitet, ist zudem eine umfangreiche Beweisaufnahme zur Schadenshöhe erforderlich, weshalb der Senat davon abgesehen hat, diesbezüglich gemäß § 538 Abs. 1 ZPO selbst in der Sache zu entscheiden.	47
C.	48
Zur Entscheidung reif war jedoch - worüber der Senat durch Teilendurteil gemäß §§ 538 Abs. 1, 304 Abs. 1 ZPO zu entscheiden hatte - der unter Ziffer 5. gestellte Feststellungsantrag.	49
Dieser Antrag ist zulässig und begründet.	50
Insbesondere hat der Kläger die Voraussetzungen für ein Feststellungsinteresse im Sinne von § 256 ZPO dargelegt. Insoweit reicht es aus, wenn künftige Schadensfolgen (wenn auch nur entfernt) möglich, ihre Art und ihr Umfang, sogar ihr Eintritt aber noch ungewiss sind (BGH, NJW 2001, 3414; BGH, NJW-RR 1989, 1367; Greger, in: Zöller, ZPO, 29. Auflage 2012, § 256 Rdn. 8a).	51
Der Kläger hat ausweislich des Arztberichtes des St. G Hospitals N vom 04.04.2012 neben multiplen Schürfungen und Prellungen eine Fingerluxation im PIP-Gelenk D V rechts und eine Patellafraktur links erlitten. Bereits aufgrund der letztgenannten Verletzung sind künftige materielle und immaterielle Schäden aus dem Unfallereignis möglich. Dies folgt aus der Art und Schwere der Verletzung. Denn die knöcherne Fraktur der Patella birgt – wie dem mit einer Vielzahl gleichgelagerter Fälle befassten Senat bekannt - das zukünftige Risiko einer Arthrose, was nach der ständigen Rechtsprechung des Senats den Ausspruch eines Vorbehalts auf Ersatz des weiteren materiellen und zukünftigen, nicht vorhersehbaren immateriellen Schadens rechtfertigt.	52
Auch für die künftigen Schäden haftet der Beklagte aus den oben dargelegten Gründen, sofern feststeht, dass sie durch den Unfall verursacht worden sind.	53
D.	54
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.	55
Gründe für die Zulassung der Revision im Sinne von § 543 Abs. 2 ZPO liegen nicht vor.	56